

Анализируя вышеприведенные сведения, можно сделать вывод о том, что эффективность работы контрольно-ревизионного аппарата Белорусской железной дороги с каждым годом значительно возрастает.

В 2002 году значительно повысилось качество проводимых ревизий и проверок, об этом свидетельствуют следующие факты. Так, если в 2001 году выявленный ущерб на одну комплексную ревизию составил в среднем 0,5 млн руб., то за 2002 год – 0,95 млн руб., т.е. почти в два раза выше уровня 2001 года. Значительно возрос показатель выявленного ущерба на одного ревизора с 4,9 млн руб. в 2001 году до 9,9 млн руб. в 2002 году. Кроме этого, в 2002 году передано материалов в следственные органы на 20 единиц больше, чем за 2001 год.

Данная тенденция наблюдается и в 2003 году. За I квартал 2003 года ревизорами по контролю расходов выявлено 111,8 млн руб. ущерба, что на 63,1 млн руб. больше соответствующего периода прошлого года. В целом с учетом выявленных потерь доходов и штрафных сумм по результатам проверок поездов в доход дороги за I квартал 2003 года взыскано 243,2 млн руб., что на 98 млн руб. больше, чем за аналогичный период 2002 года.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод о том, что ревизия, проводимая контрольно-ревизионной службой и контрольно-ревизионными отделами, играет немаловажную роль в укреплении финансовой дисциплины в железнодорожной отрасли, а ревизионный аппарат является помощником управленческим службам в наведении порядка в использовании материальных и денежных ресурсов, выявлении внутренних резервов повышения эффективности производства.

УДК 656.2.003

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ В ВОЗМЕЩЕНИИ УБЫТКОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

А. Ф. ПИЩИК

Белорусский государственный университет транспорта

Доставка товара при исполнении договора купли-продажи сопряжена с тем, что любой товар подвержен рискам утраты или повреждения, что может привести к невыполнению контрактных обязательств одним из партнеров. Более полную защиту интересов грузовладельцев могут обеспечивать страховые компании. Однако оплата страховых взносов увеличивает расходы на перевозку в целом, снижая ожидаемую прибыльность торговых операций. Доставка товара ставит его владельца перед выбором: отдать товар на риск перевозчика или приобрести страховой полис, представляющий собой покрытие возникающих при перевозке рисков. В первом случае он получает гарантии возмещения стоимости груза, размер которых определяется правовыми актами, регулирующими данный вид перевозки. Во втором, приобретая страховой полис, он может получить любой необходимый объем гарантий как по размеру ответственности, так и по видам рисков, покрываемых страхованием.

Принимая груз, перевозчик несёт за него материальную ответственность. Однако пределы максимально возможной суммы компенсации ограничиваются. Это объясняется тем, что правовые документы, регулирующие перевозки, построены на принципах компромисса между интересами грузовладельца и перевозчика: с одной стороны, установлен максимальный предел ответственности перевозчика за груз, что увеличивает его финансовую устойчивость; с другой стороны, на него возлагается бремя доказательства своей невиновности, что защищает позиции грузовладельца.

Каждый из правовых актов предусматривает перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Так, при морских перевозках во всех случаях ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери или убытки, вызванные опасностями или несчастными случаями на море, небрежностью или упущением капитана или команды в судовождении или управлении судном. При автомобильных перевозках происходит освобождение перевозчика от ответственности, если убыток произошел вследствие обстоятельств, которых он не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

Исходя из этого, можно сделать вывод о крайней уязвимости интересов грузовладельца в случае передачи груза только на ответственность перевозчика. Страхуя свой груз, грузовладелец получает гарантии возмещения ущерба, объем которых значительно шире, чем гарантии, предоставляемые перевозчиком. Немаловажным фактором является и влияние на торговые компании банковских

структур, которые осуществляют кредитование товарооборота клиентов только при условии страхования перевозимых грузов. При оплате сделок с помощью документарного аккредитива требования к страховому покрытию обязательно включаются в аккредитивное соглашение.

Страхование международных перевозок грузов производится на стандартных условиях, которые называются оговорками. Каждая из этих оговорок имеет номер, включающий дату её принятия. Эти оговорки разрабатываются на основании международной практики Институтом лондонских страховщиков. Их принято называть оговорками "А", "Б" и "С" Института лондонских страховщиков (Clauses 252-254.1.1.82). Существуют также другие общепринятые правила, разработанные немецкими страховщиками, которые принципиально не отличаются от британских.

При заключении договоров купли-продажи товаров на условиях поставки CIF, CIP, DDU и DDP в соответствии со сборником INCOTERMS 2000 обязанность заключения договора страхования возлагается на продавца. Другие условия поставки не содержат оговорок в отношении обязанности страхования товара кем-либо из контрагентов.

Наибольшие гарантии возмещения ущерба грузу при его перевозке можно получить, обратившись в одну из страховых компаний, предоставляющих услуги по страхованию грузов. Финансовое состояние страховых компаний находится под постоянным контролем государственных органов. Страховщик заинтересован в проведении комплекса предупредительных мероприятий для уменьшения вероятности убытка; он может выдвигать определенные требования к маршрутам и порядку осуществления перевозок, что существенно отражается на их убыточности. Таким образом, может быть достигнут компромисс между интересами всех сторон, участвующих в транспортном процессе. На проведение мероприятий по предупреждению убытков расходуются средства из специально создаваемых резервов страховых компаний, и грузовладелец, принимающий дополнительные меры по их предупреждению, получает скидки со страховых взносов.

УДК 629.42

ПРОГНОЗНАЯ ОЦЕНКА ВЕЛИЧИНЫ СЕБЕСТОИМОСТИ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА

В. Б. ПОЛОСАТКИН

Сибирский государственный университет путей сообщения

В современных условиях идея разделения функций локомотивного депо рассматривается с разных позиций и аргументация в ее поддержку основывается на ряде обстоятельств. Во-первых, структурная перестройка в локомотивном депо является необходимым шагом в решении основной задачи реформы железнодорожного транспорта в целом: разделения конкурентного и естественно-монопольного секторов. Во-вторых, локомотивные депо, ставшие базовыми предприятиями по ремонту подвижного состава, попав в конкурентную среду, должны будут значительно повысить эффективность своей работы.

Предпосылками к этому должны стать рост объема ремонтов, повышение уровня специализации и объективная необходимость технического перевооружения. Влияние конкурентной среды на работу ремонтного сектора, очевидно, проявится и будет усиливаться по мере имущественного обособления и обретения хозяйственной самостоятельности создаваемой Дирекции по ремонту подвижного состава.

Третьим аргументом в пользу проводимых мероприятий должно стать улучшение использования локомотивов и локомотивных бригад как за счет повышения технического состояния локомотивов, выпущенных из ремонта специализированными предприятиями, так и за счет совершенствования эксплуатационной работы.

Можно привести и ряд контраргументов перестройки, каждый из которых будет убедительным, но все они имеют один недостаток, поскольку ориентированы на традиционные экономические отношения и не вписываются в идеологию перестройки на железнодорожном транспорте. По мере развития реальной конкуренции на железнодорожном транспортном рынке убедительность этих контраргументов будет снижаться.